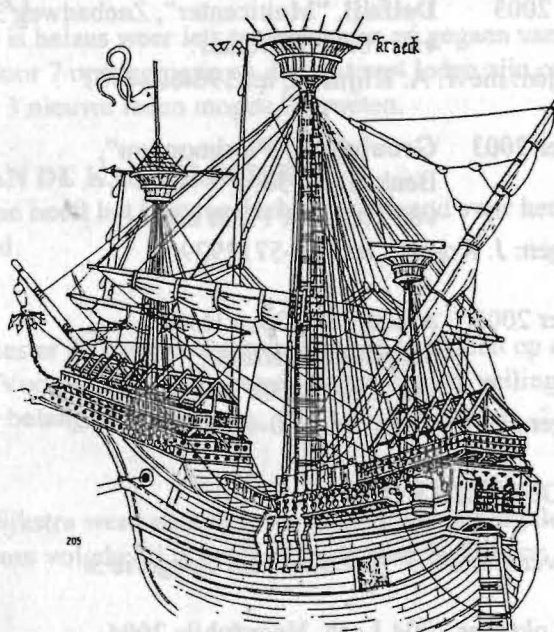


VAN ZEELAARS TOT BRIEVENBUS.

Gedachteloos lopen we aan onze huidige brievenbussen voorbij zonder ons eigenlijk ook maar éénmaal af te vragen, waar brievenbussen eigenlijk voor het eerst zijn gebruikt. De voorloper van onze brievenbus blijkt echter een zeemanslaars te zijn. Deze laars was aan een boom gehangen langs de kust van Zuid-Afrika. De meeste zeelui gingen op de lange zeereizen vaak in Afrika aan land. Ze waren dan 2500 mijlen van Indië verwijderd en hadden de helft van de reis er op zitten. Op de meeste plaatsen troffen ze een bron of een rivier met helder water aan en de lucht was zo zuiver, dat zieke zeelui na enige dagen weer beter waren en de reis konden vervolgen.

Op 7 juli 1950 werd de zeelaars ontdekt door een Portugese expeditie. In die laars bevond zich een brief geschreven door een kapitein van een ander zeeschip.



Dergelijke zeilschepen voeren om Kaap de Goede Hoop naar Indië.

Hij waarschuwde de na hem komende zeelui voor vijandige inboorlingen en schreef verder dat het schip van de ontdekkingsreiziger Bartholomeus Diaz tijdens een tornado met man en muis was vergaan. Het schip van Bartholomeus Diaz behoorde tot een vloot van dertien schepen, die in 1500 uit Portugal waren vertrokken en waarvan er in 1507 maar zes schepen terugkeerden.

De plek, waar de zeelaars werd gevonden, werd in 1601 door de Nederlandse zeevaarder, Paulus van Caerden, Mosselbaai genoemd. Er staat nu een herdenkingsplaquette en een reuzelaars. De boom en het fontein, de bron waaruit de ontdekkingsreizigers water haalden, zijn tot nationale monumenten verklaard.

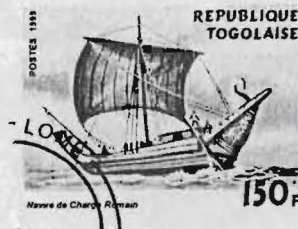


De herdenkingsplaquette met de reuzelaars.



Op veel plaatsen langs de Afrikaanse kust werden door zeelieden stenen gebruikt om er iets op te schrijven voor de na hen komende zeelui. Ze vermeldten de naam van hun schip, de kapitein en de officier en ook de datum van aankomst en vertrek. Ook werden er vaak brieven onder de steen gelegd. De brieven moesten echter goed beschermd worden tegen het zeewater en daarom werden ze verpakt in zeemanskleren of in een slechte kwaliteit linnen en dan bedekt met teer of zelfs lood.

Deze brieven bevatten waardevolle informatie over de ervaringen van schepen en over de toestand in het vaderland of elders in de wereld.



In de Afrikaanse landen zijn vele postzegels verschenen met afbeeldingen van zeilschepen.

Ook de Hollandse schepen maakten langs de kust van Kaap de Goede Hoop gebruik van dergelijke stenen. Zo informeerden zij de na hen komende Hollanders over hun reis en bestemming en ook over de toestand van het scheepsvolk.

Een bewaard gebleven tekst luidde:

Hieronder liggen brieven van de bevelhebber D. van der Lee en onderbevelhebber P. Croock, die hier aankwamen met de schepen Nassau, Frederik Hendrik, Nimwegen, Wesel en Galias van Batavia op 9 april 1632 en zijn vertrokken op de 15^{de}.



In ons land werden de eerste brievenbussen geplaatst in de zeventiende eeuw. Zij stonden bij het kantoor van postmeesters en bij afvaartpunten van trekschuiten. Ze waren alle gemaakt van hout, maar onderling zagen ze er verschillend uit. Er waren toen nog geen postzegels, want de ontvanger van een brief betaalde. In 1950 kwam de postwet tot stand en werden de posterijen een staatsbedrijf. Bij het verschijnen van de eerste postzegel in 1852 kwamen standaardbrievenbussen in vier grote steden: Den Haag, Rotterdam, Amsterdam en Utrecht. Het waren gietijzeren bussen, die door de posterijen zelf waren ontworpen. De bussen wogen zo'n 400 kilo. De kleur van de bussen was bronsgroen en ze hadden aanvankelijk maar één gleuf.

In de binnenkant zat een afsluitbare blikken trommel. Deze trommel kon alleen worden geopend door de ambtenaar op het postkantoor. Hij mocht alleen een volle trommel openen en vervangen door een lege. In 1870 kwam er nog een gleuf bij voor drukwerk en voor het platteland werden toen kleinere gietijzeren hangbrievenbussen gegoten.

In de 19^{de} eeuw kwamen er postkantoren waarvan sommige in de gevel of wachtruimte ingemetselde brievenbussen kregen. Deze brievenbussen, gemaakt door de Haagse keramiekfabriek Rozenburg, waren voorzien van sierlijke tegels.



Keramieken postkantoorbrievenbus .



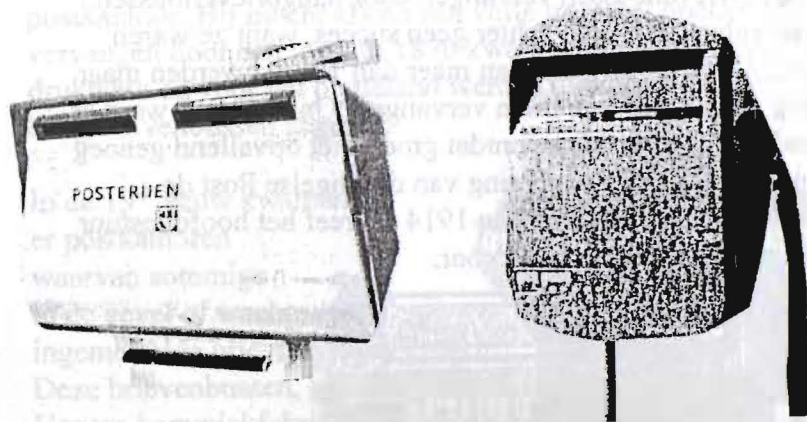
De standaardbrievenbus.

Aan het begin van de twintigste eeuw kreeg het hoofdbestuur van de Posterijen meer aandacht voor de vormgeving. In 1930 werden de standaardbrievenbussen vervangen door hangbrievenbussen. Deze brievenbussen waren echter geen succes, want ze waren loodzwaar. Door het gewicht van meer dan 10 kilo werden maar een gering aantal brievenbussen vervangen. Ondertussen werd er ook nagedacht over de kleur, omdat groen niet opvallend genoeg was. Amsterdam had in navolging van de Engelse Post de brievenbussen al rood geverfd. In 1914 schreef het hoofdbestuur van de Posterijen de kleur rood voor.



Door de jaren heen kent iedereen PTT Post, al was het alleen al vanwege de postbode, die niet meer weg te denken is uit het straatbeeld, de rode tweelingbrievenbus en de enkelvoudige brievenbus van het platteland. De brievenbus voor het platteland is pas sinds 1987 in gebruik. Het model werd zelfs bekroond met een internationale prijs.

De tweelingbrievenbus is al meer dan veertig jaar in gebruik. De naam werd gebaseerd op de twee bijna gelijke gedeeltes. De linkerkant met daarachter een ruimte, aanvankelijk bestemd voor stadspost is kleiner dan de rechterraimte voor overige bestemmingen. Nu er nog maar zes rayons zijn, gaat het merendeel van de post in het postcodegebied van het eigen rayon. Dit is daarom bij de herverdeling het rechtergedeelte geworden.



Tweelingbrievenbus 1960 Enkelvoudige plattelandsbrievenbus

Waarom moeten de ons zo bekende tweelingbussen nu worden vervangen? Voldeden ze niet meer? Waren ze niet meer om aan te zien? In de loop der tijden is de beroemde tweelingbus al aangepast, onder meer om hem vandalismebestendiger te maken. Maar nu, in het jaar 2002, is het voorbij: 50.000 tweelingbrievenbussen zijn geproduceerd, dat betekende dat de "mal", het basismodel, echt aan vervanging toe was. Het maken van een nieuwe mal was zo kostbaar, dat het loonde een nieuw ontwerp te maken voor de tweelingbus. Een nieuw model dat voldeed aan nieuwe normen, aan nieuwe eisen die gesteld mochten worden.

- o beter beveiligd tegen vandalisme
- o groter qua inhoud, waardoor er 50% meer post in kan
- o ruimte voor informatie voor de klant
- o ruimte voor duidelijker informatie over het tijdstip van buslichting
- o bij vervanging mogelijkheid voor hergebruik van materiaal

Er zijn 17.000 stuks gemaakt en deze zullen in de komende tijd de oude modellen vervangen.

Met de vervanging is op 22 januari 2002 een begin gemaakt. Op die datum werd de eerste nieuwe brievenbus geplaatst bij de Haagse hofvijver. De onthulling werd verricht door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevr. M. de Vries en de oud-schaatskampioen en postbode Piet Kleine. Het zal echter nog tot het jaar 2007 duren, voordat alle huidige brievenbussen zijn vervangen. Het nieuwe ontwerp brievenbus is aangepast aan de moderne tijd. De vertrouwde rode kleur, waarmee de brievenbus was uitgevoerd, is gebleven. In 1983 zijn de brievenbussen voor het eerst rood gekleurd, omdat deze kleur destijds paste bij de nieuwe huisstijl van PTT Post. Ook aan de twee openingen voor het inwerpen van poststukken is weinig veranderd. De nieuwe brievenbus is volgens TPG Post gebruiksvriendelijker. Er kan namelijk 50% meer post in, wat handiger is rond de feestdagen.



De nieuwe brievenbus,
die de huidige tweelingbus
zal vervangen

Vanwege de grotere inhoud zal op plaatsen waar momenteel twee bussen staan, bijvoorbeeld bij hoofdpstkantoren, in de toekomst één bus worden geplaatst. Ook de tijd waarop de buslichting zal plaatsvinden, is duidelijker aangegeven.

Bij de tweelingbrievenbussen stond "lichting.....*is geschied*". Nu zal een elektronische display aangeven wanneer de eerstvolgende lichting *plaatsvindt*.

Volgens de norm zal in de bebouwde kom van een plaats binnen een straal van 500 meter één brievenbus worden geplaatst.

Buiten de bebouwde kom en in kleine woonkernen zal volgens voorschriften de afstand tussen de brievenbussen 2500 meter zijn. Bij het nieuwe model is het onmogelijk om er post uit te hangelen.

Diny Beereboom

Met dank aan de heren F. S. J. G. Hermse, E. Hovenkamp en postzegelhandel 't "Boswinkeltje".